SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 42 (226)

10 – 17 PAŹDZIERNIKA 1950





DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

12 października 1943 roku o świcie, po silnym przygotowaniu atryleryjskim na wąskim skrawku gigantycznego frontu zalegla krótkotrwała, złowróżebna cisza. Tym skrawkiem była niewielka i nieznana dotąd wioska białoruska Lenino, która wkrótce miała się stać jednym z najsłynniejszych pobojowisk drugiej wojny światowej.

Punktualnie o godzinie szóstej ze stanowisk hitlerowskich rozległ się wściekły jazgot cekaemów. Z tumanów porannej mgły, leżącej na zoranych polach, wyłaniały się i padały, znowu wstawały i niknęły w redlinach postacie żołnierzy. Hitlerowcy zrozumieli, że rozpoczął się potężny manewr oskrzydlający, grożący im zagładą; bronili się rozpaczliwie. Burza ognia rosła wciąż i potężniała, ogień zlewał się chwilami w jeden potworny huk.

Ale żołnierze w szarych szynelach biegli wciąż naprzód i naprzód...

Kim byli ci żołnierze, z którymi po raz pierwszy zetknęli się pod Lenino faszystowscy najeźdźcy? Byli to żołnierze Pierwszej Polskiej Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, utworzonej za zgodą rządu radzieckiego na skutek prośby Związku Patriotów Polskich w Związku Radzieckim. Ileż najlepszych i najpiękniejszych uczuć złożyło się na powstanie tego zalążka Odrodzonego Wojska Polskiego, pierwszego bojowego oddziału walczącego u boku Armii Radzieckiej z hitlerowskim najeźdźcą! A więc przede wszystkim braterska, prawdziwa, internacjonalistyczna pomoc i przyjaźń ZSRR, dzięki której oddziały ochotników polskich zostały całkowicie uzbrojone i wyposażone. Najpłomienniejszy patriotyzm żołnierzy I Dywizji, ożywiające wszystkich pragnienie walki z hitlerowskim najazdem i tęsknota do wolnej, niepodległej i prawdziwie demokratycznej Ojczyzny. Byli wśród nich wypróbowani w walce z sanacją komuniści, byli potomkowie wygnańców syberyjskich, byli na koniec ci wszyscy, którzy znaleźli się podczas wojny w ZSRR. Cel był jeden i wspólny: walka z faszystami.

W bitwie pod Lenino po raz pierwszy scementowane zostało wspólnie przelaną krwią polsko-radzieckie braterstwo broni. To oni właśnie, radzieccy oficerowie i instruktorzy uczyli naszych żołnierzy, jak władać doskonałym sprzętem bojowym, wdrażali ich w tajniki wojennego kunsztu, uczyli nienawidzieć i bić faszystów. Ginęli razem i zwyciężali razem: ci z czerwoną gwiazdą i ci z orłem na czapkach, ale ginęli za jedno.

Rocznica bitwy pod Lenino jest dziś dniem święta Odrodzonego Wojska Polskiego. Bo walka trwa nadal; wczoraj była to zbrojna walka z hitleryzmem; dziś jest to walka o pokój. Wróg człowieka pracy, wróg pokoju i szczęścia ludzkości — faszyzm jest zawsze taki sam, niezależnie od tego, jakim językiem mówią jego żołdacy i jakie znaki widnieją na skrzydłach jego samolotu.

Odrodzone Wojsko Polskie, służące interesom ludzi pracy i powiązane z nimi nierozerwalną więzią, stoi dziś czujnie na straży pokoju i twórczej pracy narodu. Wraz z najpotężniejszą w świecie, niezwyciężoną Armią Radziecką i armiami krajów demokracji ludowej, Wojsko Polskie wiernie strzeże naszego wspaniałego obozu wolnych i szczęśliwych ludzi od Łaby do Żółtej Rzeki, od Berlina do Phenianu. I biada imperialistom, gdyby ośmielili się targnąć na najcenniejszy skarb ludzkości — pokój! Potrafimy unicestwić ich zbrodnicze plany. Gwarantuje nam to słuszność naszej sprawy.

Z nami jest najpotężniejsza armia świata — wyzwoleńcza Armia Radziecka, z nami jest chorąży pokoju — Generalissimus Stalin. (wig)







W SŁUŻBIE LUDU — NA STRAŻY POKOJU



Zaszczytna jest służba żołnierza w Wojsku Polskim, którego częścią składową jest między innymi lotnictwo. Lotnicy nasi, synowie robotników i chłopów, wychowują się na bojowych tradycjach pułku „Warszawa", tradycjach braterstwa broni z Armią Radziecką, przepojeni ideą walki o budownictwo socjalizmu w naszym kraju i walki o pokój.

Lotnicy nasi sumiennie wykonują swoje obowiązki i przygotowują się starannie do każdego dnia zajęć.

Spójrzcie na zdjęcia! Nasz fotoreporter uchwycił kilka fragmentów z codziennego życia jednostki myśliwskiej.

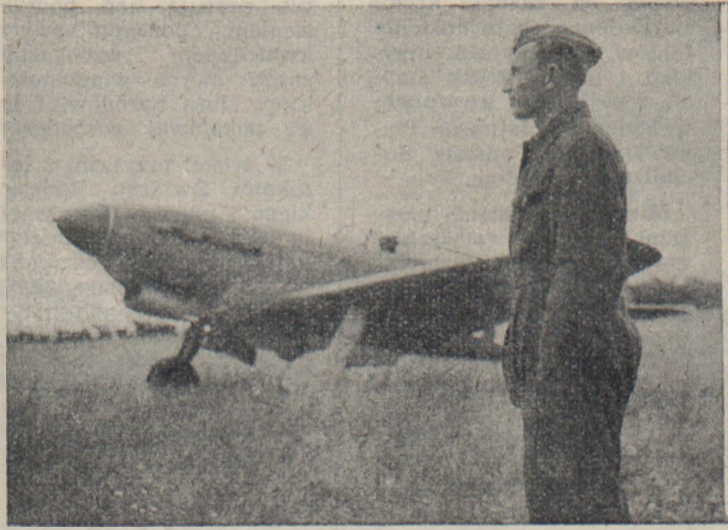
Przed lotami mechanicy muszą przejrzeć uważnie maszyny. Zbiórka, wyznaczenie zadań (zdjęcie u góry z lewej) i za chwilę wszyscy pobiegną do swoich maszyn. Przed lotami sierżant Adamus starannie przegląda silnik swego myśliwca (zdjęcie u góry z prawej). Żaden szczegół nie ujdzie jego uwadze. Zanim piloci przedyskutują trasę lotu i omówią zadanie (zdjęcie w środku) maszyny gotowe są do startu. Z radosnym uśmiechem odprowadza mechanik swój samolot na linię startu (zdjęcie u dołu z lewej). Pilot może być spokojny. Maszyna nie zawiedzie. Wszystko w najlepszym porządku. Start... A potem... po skończonym locie i wzorowym wykonaniu zadania chor. Goździcki dzieli się swymi wrażeniami z mechanikami. (Zdjęcie u dołu z prawej).

Lotnictwo nasze w ciągu sześciu lat dokonało ogromnej pracy. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego i pracy naszych lotników stało się potężną siłą, która strzeże powietrznych przestworzy naszej Ludowej Ojczyzny.

Chcesz zostać skrzydlatym obrońcą pokoju — wstąp w szeregi Ligi Lotniczej. Liga wyszkoli cię na pilota!

ZENIT

(Wszystkie zdjęcia WAF)





NA CZEŚĆ REWOLUCJI — W OBRONIE POKOJU

Wspaniały entuzjazm, z jakim masy pracujące Ludowej Polski podejmują i realizują zobowiązania na cześć 33 rocznicy Rewolucji Październikowej i II Światowego Kongresu Pokoju, przyniósł już krajowi tysiące dodatkowych ton stali i węgla. Ogromnej wartości zobowiązania robotników, chłopów i inteligencji pracującej podejmowane pod hasłem umacniania sił obozu pokoju i postępu, cechuje wielka różnorodność — obejmują one podwyższenie produkcji, walkę o jakość, usprawnienia i wynalazki, oraz oszczędność.

„Zdajemy sobie sprawę z wielkiego przełomu, jaki dokonała Wielka Rewolucja Październikowa w naszym życiu politycznym, społecznym i gospodarczym i dlatego 33 rocznicę Rewolucji uczcimy zwiększonym wysiłkiem i dodatkowymi zobowiązaniami“ — głosi rezolucja załogi portu szczecińskiego.

„Podnoszę wydajność mej pracy, gdyż wiem, że większe wydobycie węgla — to skrócenie naszej drogi do socjalizmu, to umacnianie sił pokoju“ — powiedział rębacz kopalni „Radzionków“ Jan Parkietny, wykonując na cześć Wielkiej Rewolucji i II Kongresu Pokoju 137 procent nowej normy.

W ogromnej, rosnącej z każdym dniem fali różnorodnych zobowiązań nie brak głosów ludzi naszego ludowego lotnictwa. W głębokiej solidarności z polską klasą robotniczą podejmują lotnicze zobowiązania modelarze, spadochroniarze, piloci silnikowi, szybowcowi i pracownicy lotnictwa.

Dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej i II Światowego Kongresu Pokoju, Poznański Aeroklub Ligi Lotniczej zobowiązał się przeprowadzić do końca sezonu 1950 r:

kurs lotów bez widoczności dla pilotów silnikowych; kurs lotów bez widoczności dla wyczynowych pilotów szybowcowych; kurs lotów nocnych dla pilotów silnikowych; podnieść poziom uświadomienia społeczno-politycznego członków Aeroklubu przez zorganizowanie cyklu wykładów; zorganizować kurs przygotowawczy dla pilotów silnikowych do egzaminu na licencję pilota turystycznego; zorganizować Aeroklub Robotniczy przy Zakładach Przemysłowych im. Stalina w Poznaniu.

Poznański Aeroklub LL wezwał wszystkie aerokluby w Polsce do zadokumentowania czynem swej przynależności do wielkiego obozu walki o pokój i socjalizm.

Personel instruktorski Kursów Wyszkolenia Spadochronowego LL, czcząc 33 rocznicę Rewolucji Październikowej i II Kongres Pokoju, zobowiazał się: **z zaoszczędzonych w ciągu 3 miesięcy szkolenia kwot przyznanych kredytów oraz przez usprawnienie procesu wyszkolenia — przeprowadzić w czasie dwóch turnusów dodatkowy turnus ,na którym zostaną wyszkoleni piloci szybowcowi z Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.**

W celu uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji i II Światowego Kongresu Pokoju — **Zarząd Kieleckiego Okręgu LL postanowił przystąpić do intensywnego szkolenia lotniczego młodzieży wiejskiej. W tym celu uruchomił już Koło LL w Pińczowie, do którego zapisało się wiele okolicznej młodzieży wiejskiej.**

Ludzie polskiego lotnictwa, podejmujac i realizując zobowiązania na cześć Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej i II Światowego Kongresu Pokoju, manifestują tym samym swą niezłomną wolę obrony pokoju. Podczas gdy amerykańscy imperialiści prowadzą gorączkowe zbrojenia, gdy kontynuują krwawą wojnę napastniczą przeciwko miłującemu pokój narodowi koreańskiemu, lotnicy polscv wzorem lotników radzieckich usilnie pracują nad podniesieniem poziomu swych kwalifikacji, wzbogacają zasób swych wiadomości, które służą narodowi i jego pokojowej gospodarce.

W ścisłej przyjaźni z lotnikami Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej — ludzie naszego lotnictwa swą codzienną, wytężoną, pokojową pracą dają odpowiedź wojującemu imperializmowi amerykańskiemu. Jest to odpowiedź, godna lotników wolnego kraju, z entuzjazmem budującego lepszą przyszłość — socjalizm.

J. Z.

PRZYJAŹŃ ZSRR
POMOC ZSRR
PRZYKŁAD ZSRR

GWARANCJĄ WYKONANIA PLANU SZEŚCIOLETNIEGO

Źródłem osiągnięć i zwycięstw narodu polskiego, budującego swą lepszą przyszłość jest przyjaźń przykład i pomoc Związku Radzieckiego. Źródłem wielkich osiągnięć naszego ludowego lotnictwa — jest przykład, jaki czerpiemy z pracy i organizacji lotnictwa ZSRR, lotnictwa, które po bratersku udzieliło nam pomocy w budowie naszych skrzydeł.

Głęboko cenimy przyjaźń, jaką darzy nas kraj zwycięskiego socjalizmu — ZSRR. Ze czcią wspominamy ludzi radzieckiego lotnictwa, którzy w imię przyjaźni dla walczącej o wolność Polski ofiarowali swe życie: imię Taldykina, Matwiejewa i Bortkiewicza. Praca tych ludzi nad wychowaniem nowych kadr polskiego lotnictwa, ich entuzjazm i serdeczny stosunek do nas, Polaków, wreszcie ich śmierć poniesiona w walce o wspólne ideały — jest symbolem niezniszczalnego braterstwa radzieckiego i polskiego lotnictwa.

Miesiąc zawarty między dniem 7 listopada i 7 grudnia br. poświęcony jest pogłębieniu przyjaźni polsko-radzieckiej. My, ludzie polskiego lotnictwa, mamy szczególne powody ku temu, aby uczynić wszystko w celu pogłębienia tej przyjaźni. Czerpiąc wzory w pokojowej rozbudowie naszego lotnictwa od naszych radzieckich przyjaciół, możemy poszczycić się dużymi osiągnięciami w rozwoju wszystkich jego dziedzin. Rosną szeregi naszych młodych pilotów, podnosi się poziom ich kwalifikacji, tężeje masowa organizacja — Liga Lotnicza, która wzorem radzieckiej DOSAW zbliża w skuteczny sposób społeczeństwo do lotnictwa i buduje dla lotnictwa mocne, społeczne zaplecze. Coraz szerzej czerpiemy z bogatej skarbnicy doświadczeń bratniego lotnictwa ZSRR, wzmacniając swe siły w walce o pokój, na każdym kroku znajdujemy potwierdzenie faktów, że przyjaźń, przykład i pomoc ZSRR staje się najlepszą gwarancją wykonania 6-letniego Planu Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce.

Miesiąc pogłębienia przyjaźni polsko - radzieckiej uczcimy godnie: wzmożeniem tempa naszej lotniczej pracy, zacieśnieniem więzów przyjaźni z lotnictwem ZSRR, jeszcze większym zgłębieniem metod pracy lotnictwa, które pod przewodem Józefa Stalina stoi na straży światowego pokoju.

WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

W miejscowości Saraktasz w dniu 6 sierpnia br. rozpoczęły się pierwsze po wojnie Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe. Zawody odbyły się na terenie Centralnej Szkoły Szybowcowej DOSAW-u, gromadząc na starcie najlepszych szybowników Związku Radzieckiego, wśród których należy wymienić sportsmenkę Centralnego Aeroklubu ZSRR Panasenko, która wykonała ostatnio szereg doskonałych wyczynów.

Zwycięzca w zawodach otrzymał zaszczytny tytuł „Absolutnego Mistrza Sportu Szybowcowego na rok 1950."

Spośród wielu konkurencji warto wymienić wyścig po kręgu, loty odległościowe i loty na zadanie. Głównym sędzią zawodów był Bohater ZSRR Jumaszew, słynny pilot polarny.

E.

NAGRODA IM. DUBININA

Około dziesięciu lat temu mieszkańcy Kerczu widywali często na szczycie góry Mitridat, wznoszącej się nad miastem, opalonego chłopaka o wielkich oczach, z czerwonym krawatem na szyi, trzymającego w ręku białoskrzydły model samolotu. Ujrzawszy go chłopcy spieszyli na szczyt góry:

— Włodek Dubinin próbuje nowy model!

Uczeń Włodek Dubinin uważany był za najlepszego modelarza Kerczu. Spotykało się go na każdych pionierskich zawodach sportowych. Młody sportowiec był dobrym piłkarzem i pływakiem.

Jesienią 1941 roku, gdy faszyści zajęli jego rodzinne miasto, czternastoletni Włodek Dubinin stał się nieustraszonym wywiadowcą oddziału partyzanckiego, operującego w słynnych kamieniołomach Starego Karantina w pobliżu Kerczu. Młody bohater został pośmiertnie nagrodzony orderem Czerwonego Sztandaru. Jego imieniem nazwana została jedna z ważniejszych ulic miasta, a także średnia szkoła Nr 13. Imię Włodka Dubinina jest dobrze znane wszystkim uczniom Kraju Rad. Opowiadała o nim „Pionierska prawda" i książka Ł. Kassilia i M. Polakowskiego „Ulica młodszego syna".

Niedawno w Kerczu odbyły się rozgrywki drużyn szkolnych w koszykówce o nagrodę imienia Włodka Dubinina, ustanowioną przez miejski komitet kultury fizycznej i sportu. Poczynając od roku obecnego — rok rocznie rozgrywane będą zawody lekkoatletyczne, siatkówki i koszykówki pomiędzy szkolnymi sportowymi drużynami miasta o nagrodę imienia Włodka Dubinina. Nagrodę imienia W. Dubinina w koszykówce w tym roku zdobyła drużyna „Czerwony krawat" szkoły, która nosi imię sławnego pioniera.

PRZODUJĄCY KOLEKTYW

W każdy wtorek na tablicy ogłoszeń fabryki wódek i likierów wywieszane jest takie zawiadomienie: „dzisiaj — dzień zajęć" kółka lotniczego.

Członkowie koła zbierają się w przytulnym, dobrze urządzonym pomieszczeniu, gdzie mają do swojej dyspozycji pomoce do nauki poglądowej, oraz dużo literatury fachowej, wykresy, schematy i propagandowe gazetki.

Organizacja DOSAW w tej fabryce jest jedną z najlepszych w mieście. Prowadzi ona pracę na szeroko zakrojoną skalę. Aktywiści wygłaszają odczyty, organizują dyskusje na tematy związane z zagadnieniami lotnictwa. Przewodniczący komitetu fabrycznego DOSAW, komunista, zdemobilizowany oficer tow. Karpow zorganizowawszy pracę koła na fabryce pomaga dokładnie wypełniać instrukcje rejonowego komitetu. Za doskonałe zorganizowanie pracy, Karpow został wyróżniony dyplomem komitetu DOSAW Ukraińskiej Republiki.

REKORD MŁODEGO MODELARZA

Pewnego słonecznego popołudnia 21 czerwca br. jeden z parków Moskwy zaroił się tłumem miłośników małego lotnictwa. Bohaterem dnia był młody uczeń Igor Nowodworski. Otoczony gronem koleżanek i kolegów przygotowywał swój model do lotu.

Niektórzy bardziej pesymistycznie usposobieni koledzy twierdzili, że po „latającym skrzydle" na uwięzi z powodu jego małej stateczności podłużnej nie można się spodziewać niczego nadzwyczajnego. Jakież było zdziwienie, kiedy model wystartował i wykonał bardzo ładny i stateczny lot. Jednak największą niespodzianką dla pesymistów było to, że model zaopatrzony w silniczek o pojemności 1,92 cm^3 rozwinął szybkość 47,112 km/godz.

Należy zwrócić uwagę na to, iż konstruktorem tego rekordowego modelu jest uczeń, nie mający jeszcze 16 lat.

7 lipca br. na posiedzeniu prezydium komisji sportowej Centralnego Aeroklubu im. Walerego Czkałowa rozpatrzono dane dotyczące rekordowego lotu. Szybkość, jaką osiągnął model Igora Nowodworskiego uznano jako wszechzwiązkowy rekord dla modeli na uwięzi w kategorii bezogonowców.

a. f.

Już w następnym numerze SiM-u podamy pierwszy reportaż z XIX Wszechzwiązkowych Zawodów Modeli Latających w Silikatnaja. Na zdjęciu: start modelu redukcyjno-latającego typu „Ja-6" podczas zeszłorocznych zawodów. Zdjęcie radzieckie.

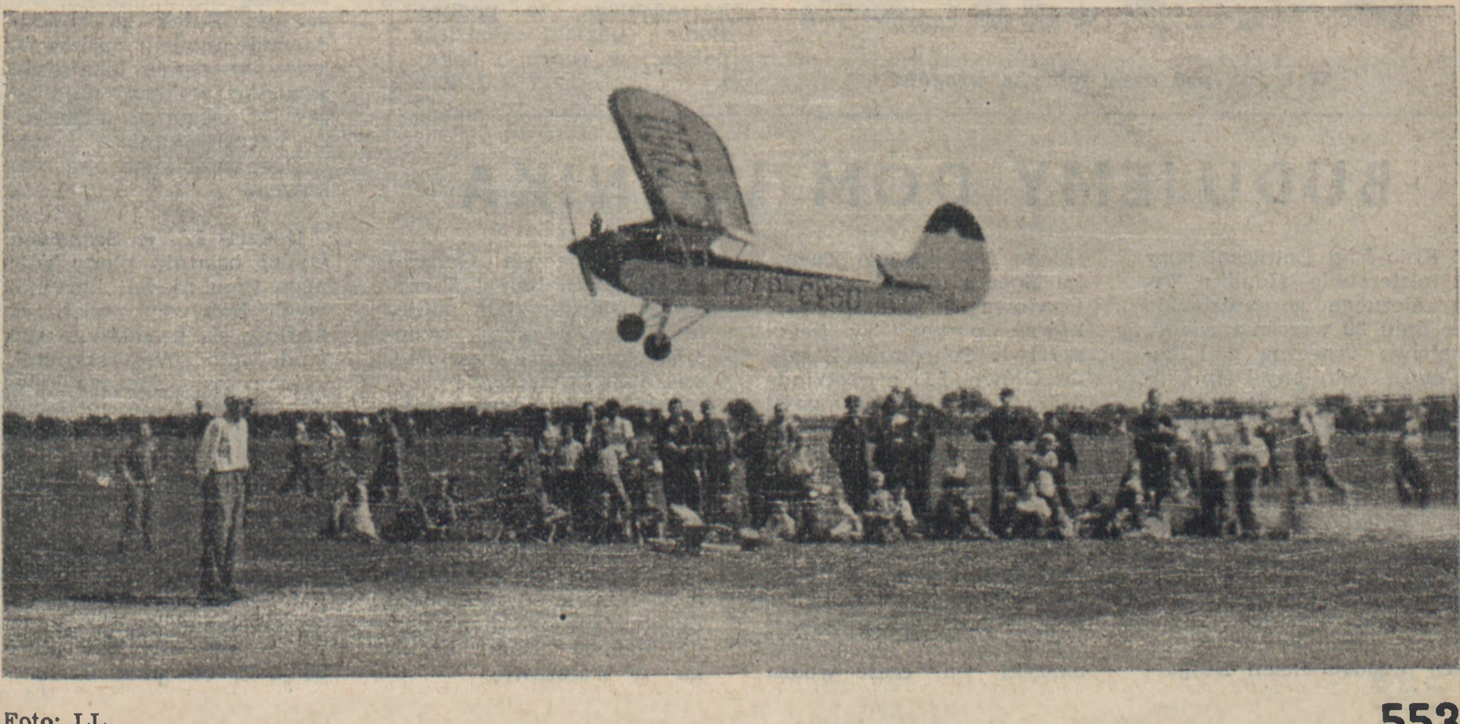


Foto: LL

MŁODZIEŻ POLSKA FUNDUJE SAMOLOT SANITARNY DLA LUDOWEJ KOREI

Młodzież polska głęboko solidaryzuje się z wyzwoleńczym ruchem narodów, walczących przeciwko krwawemu uciskowi państw imperialistycznych. Jednym z przejawów tej solidarności — jest rosnąca wciąż ofiarność młodzieży na rzecz ludności koreańskiej, po bestialsku bombardowanej i niszczonej przez żołdaków amerykańskiego imperializmu.

W akcji niesienia pomocy dla ofiar wojny w Korei przoduje ZMP-owska młodzież szkolna i fabryczna.

Ostatnio szerokim echem odbiło się wśród młodzieży całej Polski wezwanie Bogdana Kwiecińskiego, ucznia liceum pedagogicznego w Myśliborzu (woj. szczecińskie), który zainicjował akcję zbierania składek pieniężnych na ufundowanie samolotu sanitarnego dla cywilnej ludności walczącej Korei.

Akcja podjęta została z entuzjazmem przez wszystkie szkoły i zakłady pracy, najpierw w województwie szczecińskim, a potem w całej Polsce. Otwarte zostało specjalne konto PKO pod nazwą: „Młodzieżowy Fundusz na samolot sanitarny dla walczącego ludu Korei".

Suma wpłacona na ten cel przez młodzież woj. szczecińskiego przekroczyła już znacznie 300 000 zł. Za przykładem młodzieży woj. szczecińskiego wzmogła swą ofiarność młodzież ze wszystkich stron całej Polski.

Na zakup samolotu sanitarnego dla ludu Korei — uczestnicy 17 ośrodka szkoleniowego w Lublinie zobowiązali się wpłacić sumę 500 000 zł, uzyskaną z przepracowanych 540 roboczo-dniówek przy ładowaniu cegły systemem akordowym.

2 400 roboczo-dniówek przepracuje w Państwowych Gospodarstwach Rolnych przy wykopie ziemniaków i buraków cukrowych młodzież Państwowej Szkoły Chemicznej w Lublinie. Zarobione pieniądze przeznacza na zakup samolotu sanitarnego.

Po dwie roboczo-dniówki przeznaczyli na fundusz kupna samolotu sanitarnego członkowie młodzieżowych spółdzielni produkcyjnych w Zawiśni, Madziarkach i Boratyniu.

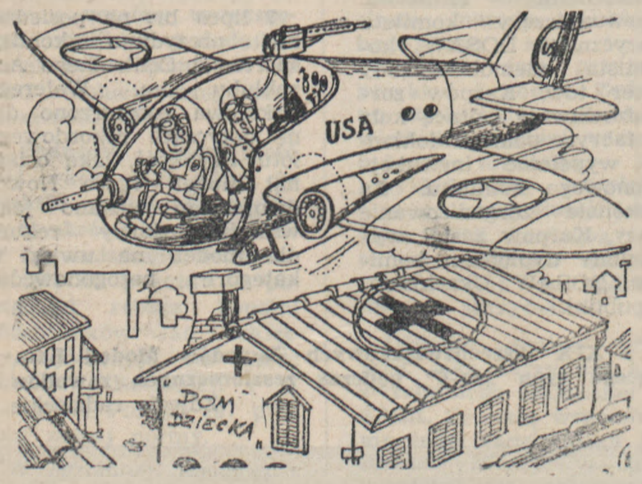
Do zbiórki przystąpiła również młodzież ZMP-owska ze szkoły zawodowej Nr 2 w Poznaniu.

Akcja trwa w całej Polsce. Młodzież Ludowej Polski czynem swym daje wspaniałe świadectwo głębokiego internacjonalizmu i solidarności z narodem Korei, walczącym o swoją wolność.

Samolot sanitarny, ofiarowany przez młodzież polską jako pomoc dla ofiar zbrodniczej napaści amerykańskiej w Korei, to dowód serdecznych uczuć dla bohaterskiego narodu koreańskiego, to podkreślenie udziału młodzieży polskiej w walce o pokój.

J. Z.

Bestialstwa lotników amerykańskich w Korei wywołują oburzenie wszystkich uczciwych ludzi na świecie. Te nastroje znajdują oddźwięk w postępowej prasie. Oto rysunek zaczerpnięty z włoskiego pisma postępowego „Vie Nuove" (Nowe drogi) z dnia 10 września 1950 r.



Wal, Joe, pod nami fabryka wrogów!

LL W SKRÓCIE

Nową modelarnię uruchomił Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Zamościu przewidując zorganizowanie w niej kursów modelarskich dla młodzieży Zamościa. We wrześniu odbyły się w Zamościu, staraniem Oddziału LL, teoretyczne kursy szybowcowe i spadochronowe, na które licznie uczęszczała młodzież Zamościa i okolic.

Znacznie lepiej mogłyby pracować Koła LL przy instytucjach i zakładach pracy w Radomsku, gdyby bardziej interesował się nimi miejscowy Zarząd LL. Skutkiem braku zainteresowania pracą organizacyjną i propagandową ze strony przewodniczącego i sekretarza Zarządu — Koła LL w Radomsku śpią, nie przejawiając działalności. Okręg Wojewódzki LL w Łodzi powinien zainteresować się sytuacją na terenie LL w Radomsku.

Młodzież zamieszkująca Olesno nie ma możności bliższego kontaktu z lotnictwem, ani nie ma możności lotniczego szkolenia. Dlaczego? Bo Oddział LL w Oleśnie nie spieszy się z organizowaniem nowych Kół LL, tkwiąc w bezczynności. Co na to Zarząd LL w Opolu?

ZMP-owcy, uczniowie ślusarscy z warsztatów parowozowni „Kraków" uczą się w wolnych od pracy chwilach modelarstwa lotniczego. M. in. uczeń Eugeniusz Bułak za zbudowanie modelu szybowca, który w czasie lokalnych zawodów wykonał najdłuższy lot, otrzymał w nagrodę książkę lotniczą i odbył lot samolotem nad Krakowem.

Oddział LL w Sosnowcu wydał ostatnio plany różnego typu modeli kartonowych. Nabywcy modeli rekrutują się przeważnie spośród młodzieży szkolnej, która często urządza między sobą zawody modelarskie.

Referat modelarstwa lotniczego przy Zarządzie Krakowskiego LL przyjmuje zapisy kandydatów na kurs modelarski — pierwszy stopień lotniczego szkolenia. Zapisy przyjmuje się: Kraków ul. 1 Maja 6, od godz. 9—15.

BUDUJEMY DOM LOTNIKA

Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego zorganizowało w dniu 30 września wielką zabawę taneczną pod hasłem: „Budujemy Dom Lotnika". Zabawa cieszyła się dużą frekwencją. Chór Czejanda oraz ob. Bogdan Zaleski (konferansjer) wystąpili bezinteresownie, za co Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego składa im serdeczne podziękowanie. Koło LL zaprosiło na zabawę goszczących w Polsce przedstawicieli Bułgarskiego Narodowego Związku Sportu i Techniki mjr. Pawłowa i ob. Stanewa, którzy przybyli w towarzystwie Sekretarza Zarządu Główn. LL mjr. Windholza. Przybyłych gości nadzwyczaj serdecznie przywitali wszyscy zebrani. Mjr. Pawłowowi wręczono wiązankę pięknych biało-czerwonych kwiatów. Dziękując za owacyjne przyjęcie mjr. Pawłow podkreślił doniosłość polsko-bułgarskiej przyjaźni wznosząc na zakończenie okrzyki na cześć wodza mas pracujących Generalissimusa Stalina i Prezydenta Bieruta. Sala podjęła gorąco owację, wznosząc okrzyki na cześć Premiera Czerwenkowa i przyjaźni polsko-bułgarskiej. Zabawa minęła w miłym nastroju, do czego w znacznej mierze przyczyniła się wspaniała orkiestra radiowa Górkiewicza i Skowrońskiego. Dochód z zabawy Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego przekazało na budowę „Domu Lotnika" w Warszawie.

XI KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

Na ziemi i w powietrzu — w walce o pokój!

JERZY KONIECZNY, ppor

Lecimy na Krajowe Zawody Lotnicze do Inowrocławia, jedenaste z kolei, a czwarte po wyzwoleniu. Pierwsze (a VIII z kolei) odbyły się w 1946 r. w Bielsku, dziewiąte w Łodzi w 1948 r., a dziesiąte w rok później w Poznaniu.

W tym roku, pierwszym roku Lotniczej Sześciolatki zaszczyt organizowania KZL-u przypadł w udziale Kujawskiemu Aeroklubowi Ligi lotniczej.

W INOWROCŁAWIU

Lotnisko Kujawskiego ALL w Inowrocławiu przywitało nas odświetną szatą. Widać z góry jak pod sznurek ustawione dwa rzędy maszyn CSS-13. Na drodze wiodącej do lotniska flagi i transparenty. Widzimy ustawioną przed hangarami trybunę. Dużo flag i transparentów, portrety. Krąg nad lotniskiem i lądowanie, a w chwilę potem witamy się z pilotami z całego kraju.

Godzina 12.00. Przez głośnik umieszczony na hangarze płyną na lotnisko skoczne melodie. Załogi zakotwiczają maszyny, uzupełniają paliwo i przygotowują maszyny do próby technicznej. Kierownictwo czyni ostatnie przygotowania do otwarcia zawodów.

O godzinie 14.00 wyjazd samochodami do miasta — na obiad. Gospodarze wszystko starannie przygotowali, jeżeli chodzi o wyżywienie i zakwaterowanie. Nie ma powodu do narzekań. To też humor dopisuje.

Godzina 15.00. Przed hangarem staje w szeregu 28 załóg z 13 Aeroklubów LL. Z lewej komisja — z prawej piloci. Zawody otwiera Przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej Inowrocławia ob. Czupryński. Następują przemówienia.

Dumnie łopocą czerwone i biało-czerwone flagi na masztach. Świadomi swych zadań piloci Ligi Lotniczej przesyłają na ręce Pierwszej Wojewódzkiej Konferencji Obrońców Pokoju rezolucję.

„Sprawa obrony pokoju tkwi głęboko w naszych sercach... Będziemy stale podnosić nasze kwalifikacje lotnicze, walczyć o wysoki poziom wyszkolenia ideologicznego. Pod przewodnictwem polskiej klasy robotniczej i jej czołowego oddziału — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stajemy wspólnie z masami pracującymi kraju na ziemi i w powietrzu do zwycięskiej walki o realizację Wielkiego Planu Sześcioletniego — do walki o pokój. W tej walce i pracy wzorem dla nas jest i będzie radziecki Komsomoł.

Obecnie zawody staną się sprawdzianem naszego przygotowania do obrony pokoju" — padają mocne słowa jednego z pilotów, który odczytuje tekst rezolucji.

Część oficjalna skończona. Teraz odbywają się pokazy. Samoloty wykonują akrobacje. Na „Sohaju" popisuje się pilot Dankowski. Odbywają się loty pasażerskie dla przodowników pracy. Przy dźwiękach muzyki miło upływają chwile.

Niestety na lotnisku spostrzegamy zaledwie parę osób. Jak nas informują gospodarze na uroczystość otwarcia i pokazy zaproszeni zostali tylko przedstawiciele władz i organizacji. Liczne rzesze ludzi pracy z Inowrocławia nie brały w tym wcale udziału. A szkoda. Zarząd Kujawskiego ALL podobnie zresztą jak i Oddział LL nie zadali sobie trudu, by wykorzystać KZL dla masowej propagandy lotnictwa wśród społeczeństwa, by bardziej zbliżyć ludzi pracy do naszego Ludowego Lotnictwa. Wiele zastrzeżeń wzbudziła również organizacja lotów dla przodowników pracy. Nie było listy wytypowanych kandydatów. Latało znacznie więcej osób niż przewidziano, a wśród nich i tacy, którzy nie byli wcale przodownikami. Niepotrzebna strata benzyny.

Nauczka dla innych, jak nie należy podobnych imprez organizować.

PIERWSZA PRÓBA PILOTÓW

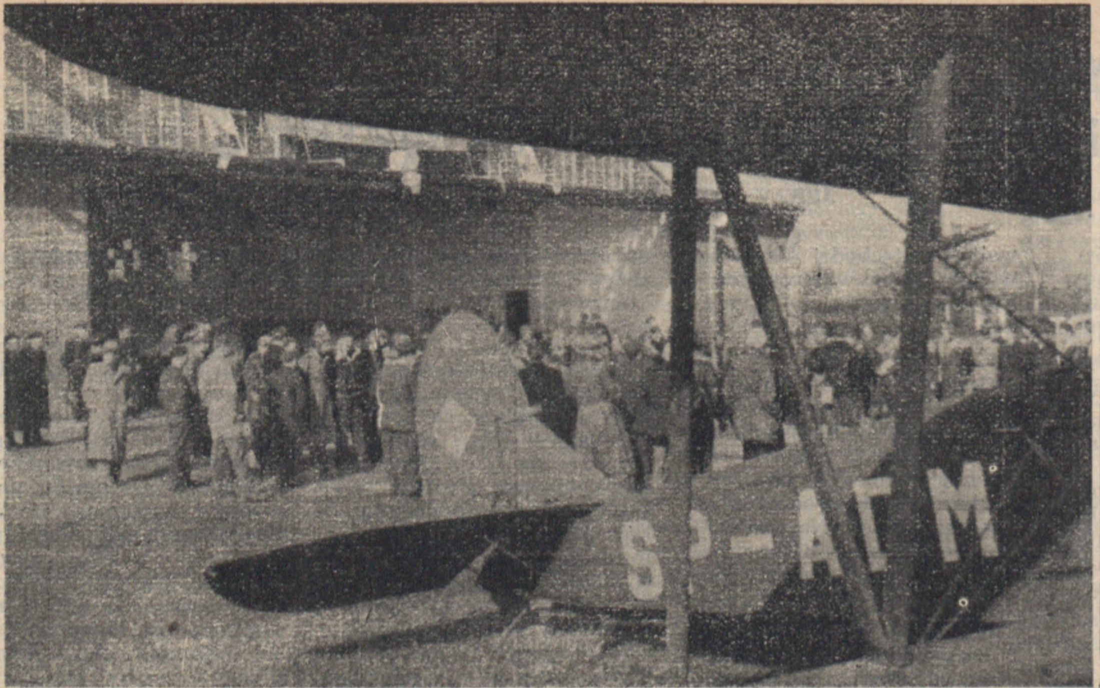
Bezpośrednio po zakończeniu pokazów uczestnicy KZL-u udają się do sali Komitetu Miejskiego PZPR. Tu odbywa się pierwsza próba zawodów— egzamin z wiadomości pol.-wych. i nawigacji. Po lewej stronie sali siedzą piloci — po prawej obserwatorzy. Każdy otrzymuje 3 pytania. Na odpowiedź pisemną jest 45 minut czasu. Komisja skrupulatnie przestrzega, by piloci nie kontaktowali się z sobą i by nic oprócz kartki i ołówka nie znajdowało się na stole. Wszystkie mapy, suwaki nawigacyjne i inne przybory stanowiące wyposażenie pilota i obserwatora wędrują pod stół. Zaglądamy przez ramię kol. Pakulskiemu z Łódzkiego ALL.

— Jaką rolę odgrywa ZMP w budowie szerokiego frontu młodzieży w jej walce o pokój i postęp? — brzmi jedno z pytań.

Pytania są różnorodne. Dotyczą ekonomii, sytuacji politycznej w kraju i za granicą. Skrzypią ołówki. Trzeba napisać krótką, ale wyczerpującą odpowiedź. Czasu jest dosyć. Trudności w odpowiedzi nie ma, bo przecież nasi piloci to nie tylko fachowcy od „machania drążkiem", ale świadomi obywatele naszego Ludowego Państwa



Foto: LI.







Obok następna grupa odpowiada na trzy pytania z nawigacji. Trzeba narysować rejon, nad którym będzie się odbywał lot, podać przyczyny utraty orientacji i sposoby jej odzyskania oraz obliczyć i narysować: 1) KDM = 315°; M = —6°; KDG = ? 2) KM = 39°; M = + 7; KG = ? 3) KG = 355°; M = —10; KM = ?

Patrzymy jak to robi kol. Pawlikowski z Poznańskiego ALL. Najpierw bardzo staranny rysunek — później trochę pisania i wreszcie obliczenia. Wyniki: 1) 309°, 2) 46°, 3) 5°. Oglądamy później rysunki. Odpowiedź prawidłowa.

Dobra znajomość nawigacji jest podstawą dla każdego pilota.

Egzaminy wykazały, że poważnie wzrósł poziom ideologiczny pilotów Ligi Lotniczej, że podniósł się znacznie poziom wyszkolenia teoretycznego.

Próba ta chociaż nie punktowana — była najważniejszą. Warunkowała bowiem dopuszczenie załogi do zawodów. Radość była też nie mała, kiedy komisja ogłosiła wyniki.

Wszystkie załogi w liczbie 28-miu dopuszczono do zawodów.

PIERWSZA PRÓBA MASZYN

Równolegle z egzaminami komisja techniczna dokonywała na lotnisku przeglądu samolotów. Zaglądano do maszyn, badano skrupulatnie stan każdego samolotu, sprawdzając zakotwiczenie i wyposażenie i w ogóle robiono cały szereg rzeczy, które każdego z zawodników przyprawiają o żywsze bicie serca. Tu kadłub brudny (a były i takie), tam słabe zakotwiczenie lub brak pokrowca.

Zdaje się na pozór, że wszystko w porządku, ale komisja zawsze coś znajdzie. A tu już idzie o punkty, które mogą zaważyć na końcowym wyniku. Zwycięsko z tej próby wyszło jedenaście maszyn, które nie otrzymały żadnych punktów karnych. Dwie próby zakończone.

NA TRASIE

Niedziela — 1 października. Godzina 5.00 Krótka odprawa — komunikat meteo i próba C — rozruch silnika, a bezpośrednio po tym maszyny kołują na start.

SP-AMP — z Bielsko-Bialskiego ALL z załogą Sandauer — Dobija zarobiła 100 punktów i startuje jako pierwsza. Przed startem załoga otrzymuje w zamkniętej kopercie zadanie — znaleźć na trasie „nieprzyjaciela" — trzy ukryte samoloty. Próbę rozruchu silnika przechodzą wszystkie maszyny, by potem w odstępach 8-mio minutowych startować kolejno. Z próby bez punktów karnych wychodzi 25 maszyn — dowód sprawności technicznej samolotów i solidnej roboty mechaników. Najlepszy czas rozruchu silnika — 24 sekundy uzyskuje załoga Slaskiego ALL — Figwer — Kozioł i Kujawskiego ALL — Dankowski — Kudzewicz.

Kolejno maszyny odrywają się od ziemi i biorą kurs wschodni. Lecimy na punkt kontrolny. Szybko przecinamy wstęgę Wisły. Pogoda jak marzenie, lepszej nie można sobie w jesieni wymarzyć. Mijamy z lewej Lipno, potem z prawej Sierpc i nadlatujemy nad Ciechanów. Lądujemy w wyznaczonym miejscu, by obserwować pracę poszczególnych załóg.

O 8.04 nadlatuje pierwsza maszyna. Rozpoznajemy znaki — SP-AOK — to Dembowski z Warszawskiego ALL — leci sam bez obserwatora. CSS-13 robi rundę i odchodzi na wschód. Tuż za nim w minutę potem nadchodzi SP-AMP. Po pięciu minutach zjawia się SP-ANR — smaruje na pełnym gazie.

Kolejno przechodzą dalsze maszyny — szukają, ale na to nie ma zbyt wiele czasu. Trzeba się spieszyć, aby być na czas. Niektóre załogi spóźniają się — próbują nadrobić na trasie. Ostatnia maszyna startuje z Inowrocławia o godzinie 9.46, nad Ciechanowem zjawia się o 11.29. Szukanie ukrytych samolotów nie należy do rzeczy łatwych, zwłaszcza gdy te są starannie zamaskowane. A tu trzeba nie tylko znaleźć, ale jeszcze wszystko w czasie lotu wyrysować. Załoga musi solidnie pracować, aby wywiązać się z zadania wykonania na pierwszym etapie próby F1 — lot na orientację.

Próba E — lądowanie w otwartym prostokącie, uzupełnienie paliwa i start do drugiego etapu, długości 195 km. Najwięcej punktów w polowym lądowaniu zbiera Pawlikowski z Poznańskiego ALL. Wszystko idzie szybko i sprawnie. Tankowanie odbywa się bez zarzutu. Maszyny startują w kolejności zameldowania się na starcie, otrzymują kopertę z zadaniem do wykonania na drugim etapie próby F2.

Następuje teraz najcięższy odcinek całej trasy. Pogoda się psuje — wzrasta zachmurzenie. Silny wiatr rzuca samolotem na wszystkie strony. Widoczność maleje. Przesuwamy się szybko nad terenem urozmaiconym lasami i licznymi jeziorami. Piękna jest Ziemia Mazurska. Oko zachwyca się coraz to nowymi widokami.

Poszczególne załogi mają niełatwe zadanie — znaleźć punkt kontrolny, który poda zmianę kursu — wykreślić nowy kurs na mapie i dolecieć na czas.

SP-ANP z załogą Bernadowicz — Dunajewski z ALL jest u siebie. Oni znają swój teren — znajdują punkt na trasie i smarują po wyznaczonym kursie prosto do domu.

Pułap się wyraźnie obniża. Zaczyna nas niepokoić widoczna przed nami ulewa. Obniżamy lot i wchodzimy w deszcz. Tonąc w strugach wody maszyna posuwa się powoli naprzód. Pod nami nieprzyjaźnie najeżony las i ciemne tafle jezior. Jeszcze 10 minut.

Przecinamy wreszcie ciemną chmurę, która przyniosła ulewę i wychodzimy prosto nad lo n sko.

Kiedy lądujemy, staje się szaro. Wszystkie załogi na miejscu. Piloci są wyraźnie zmęczeni. Mimo to z ożywieniem mówią o trudnym locie na przeszło 500 km trasie. Obiad połączony z kolacją w restauracji teatralnej poprawia wszystkim humory.

W czasie wieczornej pogawędki piloci komentują wrażenia minionego dnia — omawiają sukcesy i niepowodzenia, dziela się nawzajem doświadczeniami. Trudno na razie ocenić kto właściwie prowadzi w dotychczasowej punktacji. Lot należał do trudnych, był on sprawdzianem nie tylko poziomu wyszkolenia lotniczego, ale i odporności fizycznej pilotów i obserwatorów. Próba ta wykazała, że piloci Ligi Lotniczej zdolni są wykonać poważne zadania.

LĄDUJEMY NA PUNKT

Poniedziałek — 2 października. Z rana przywitał nas deszcz, później zaczęło się przejaśniać.

Po filiżance gorącego mleka start do ostatniego etapu. Zadanie na trasie brzmiało — znaleźć dwa samoloty i jeden szybowiec rzucić nad tymi punktami meldunki.

Pogoda wyraźnie się poprawiła. Startujemy za 14 z kolei maszyną. Wkrótce mijamy ją i dwie następne, które lecą razem. Schodzimy nieco z kursu — w prawo. Mijamy z prawej Nowe Miasto — z daleka srebrzy się już wstęga Drwęcy. Oto z lewej ruiny zamku w Golubiu i wychodzimy na Toruń.

Wkrótce lądujemy w Inowrocławiu, by obserwować jedną z najciekawszych prób — lądowanie na punkt.

Nad taśmą na lotnisku melduje się SP-ANS — Figwer — Kozioł. Przepisowa runda i schodzenie do lądowania. Maszyna powoli opada — dotyka ziemi i... jest tuż, tuż przy chorągiewce. Komisja mierzy — 7 m. Najlepszy dotychczas wynik. Załoga śląska zarabia w tej próbie 43 punkty. Niedługo jednak trwa radość załogi SP-ANS. Wkrótce potem ich koledzy klubowi Makula — Rawicz na SP-AOR uzyskują najlepszy wynik 4 m.

Lądują ostatnie maszyny. Próby zakończone. Teraz komisja pracuje w pocie czoła — trzeba obliczyć wyniki.

Na zdjęciach: przed startem do pierwszego etapu krótka odprawa z załogami (zdjęcie u góry z lewej). Maszyny są już gotowe do próby rozruchu silnika (zdjęcie w środku). Na zdjęciu u góry z prawej — ekipa Krakowskiego ALL, która najbardziej starannie przygotowała się do zawodów. Stoją od lewej: Urbanik, Staszczyk, Wiejak, Szczęsny, Pabian i Bułat (którzy zdobyli drugie miejsce) oraz Augustyniak. U dołu — najmłodsza załoga zawodów, ZMP-owcy Makula — Rawicz ze Śląskiego ALL, która zajęła trzecie miejsce w ogólnej punktacji. Foto: LL (4)



(Dokończenie ze str. 557)

Kto zwycięży? Nikt tego nie może powiedzieć. Na razie nawet komisja. Zawodnicy tymczasem udają się na kolację. Chwile oczekiwania. Wreszcie o godzinie 20.00 w pięknej sali Teatru Miejskiego spotykają się piloci z młodzieżą Inowrocławia. Następuje odczytanie wyników.

Któż się mógł spodziewać, że zwycięży załoga Olsztyńskiego ALL Bernadowicz — Dunajewski? Za pierwsze miejsce pilot otrzymuje nagrodę Ministra Komunikacji w postaci zegarka ręcznego, towarzysz Dunajewski otrzymuje nagrodę Głównego Zarządu Politycznego WP — aparat fotograficzny. Za drugie miejsce pilot Pabian dostał radio „Pionier" — nagroda Komendy Głównej PO „SP", jego towarzysz Bułat nagrodę Zarządu Gł. LL — walizkę skórzaną. Najmłodsza załoga zawodów Makula — Rawicz otrzymała nagrodę Zarz. Gł. LL — walizkę i teczkę skórzaną.

Ponadto wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali upominki w postaci cennych książek.

Oklaskom nie było końca. Występy zespołu artystycznego ZMP zakończyły część oficjalną, a potem bawiono się wspólnie z młodzieżą Inowrocławia.

*

XI Krajowe Zawody Lotnicze zakończone. Na drugi dzień następuje rozdanie znaczków pamiątkowych i odlot. Wracamy do Warszawy z przeświadczeniem, że XI KZL spełniły swoje zadanie — wykazały, że piloci Ligi Lotniczej zdolni są do wypełnienia poważnych zadań w służbie pokojowej pracy narodu, że wzrósł poważnie ich stopień wyszkolenia ideologicznego i fachowego. Trzeba tylko aby doświadczenia zdobyte na zawodach przenieść do codziennej pracy — podzielić się nimi z innymi.

Trwa walka o szczęście ludzkości — o pokój. Piloci LL na ziemi i w powietrzu wspólnie z masami pracującymi kraju walczą również o jego utrwalenie. Stały wzrost poziomu wyszkolenia ideologicznego i fachowego — to jeszcze jedna cegiełka w wielkim światowym froncie pokoju.

Jak pracuje silnik odrzutowy?

Inż. EDWARD SOBOCIŃSKI

(dokończenie)

Z chwilą gdy samolot wystartuje i nabierze szybkości, do sprężającego działania samej sprężarki dochodzi jeszcze dynamiczne „ubijanie" wpadającego do przewodu wlotowego powietrza. Powiększa to jeszcze trochę ciśnienie w komorach spalania.

Normalne obroty silników odrzutowych są ze względu na brak części o ruchu posuwisto-zwrotnym dość wysokie i wynoszą od 8000 do 16000 na minutę.

W silniku odrzutowym bezśmigłowym prawie całkowita energia jaka zostaje oddana na łopatkach turbiny, jest przekazywana do obracania sprężarki, czyli do sprężania powietrza. Drobna reszta służy do napędu pomp paliwowych i innych akcesoriów pomocniczych. Gazy spalinowe po wyjściu z łopatek turbiny zwiększają swą szybkość osiągając na wylocie z silnika wartość 1500 — 2000 km/godz. Duża masa rozgrzanych gazów oraz wysoka prędkość uchodzenia dają właśnie silny odrzut, o którym wspominaliśmy już na początku. Charakterystyczną cechą silnika odrzutowego jest to, że mniej więcej połowa energii uzyskanej ze spalania paliwa zużywana jest na napęd sprężarki, a połowa uchodzi z gorącymi gazami przez dyszę wylotową.

3. Porównanie z silnikiem tłokowym

Aby wykazać różnice w pracy silnika odrzutowego i tłokowego przypatrzmy się najpierw rysunkowi obrazującemu zasady działania obu typów silników (rys. 2).

Zasadnicza różnica jest ta, że takty pracy w silniku tłokowym odbywają się w tym samym cylindrze i następują po sobie kolejno w **czasie**, w silniku odrzutowym zaś odbywają się w tym samym czasie, ale następują po sobie kolejno w **przestrzeni**.

Silniki odrzutowe zyskują sobie coraz więcej zwolenników i stosowane są coraz częściej na samolotach. Muszą więc być ważne powody, które do tego skłaniają. Wyliczamy ważniejsze z nich:

Brak części o ruchu posuwisto-zwrotnym (tłoki), a co za tym idzie, brak zamiany tego ruchu na ruch obrotowy (układ korbowy) — stąd możliwość pracy na wysokich obrotach.

Brak części trących się i mniejsza ilość łożysk — prosty obieg oleju smarującego.

Mniejszy ciężar silnika odrzutowego. Ciężar silnika odrzutowego wynosi zaledwie 1/3 ciężaru silnika tłokowego o tej samej mocy.

Brak konieczności doboru specjalnego paliwa. W silniku tłokowym trzeba specjalnie dobierać paliwo, aby przy wysokiej wartości opałowej nie dawało detonacji. Silnik odrzutowy zaś może pracować na nafcie, benzynie lub oleju gazowym.

Ciągłość pracy silnika odrzutowego — równomierność ruchu obrotowego. Silnik tłokowy działa impulsywnie, stąd wypływają często niebezpieczne drgania.

Produkcja silnika odrzutowego jest prostsza i szybsza. Liczba części z jakich składa się silnik odrzutowy jest mniej więcej 3 razy mniejsza od liczby części silnika tłokowego o tej samej mocy.

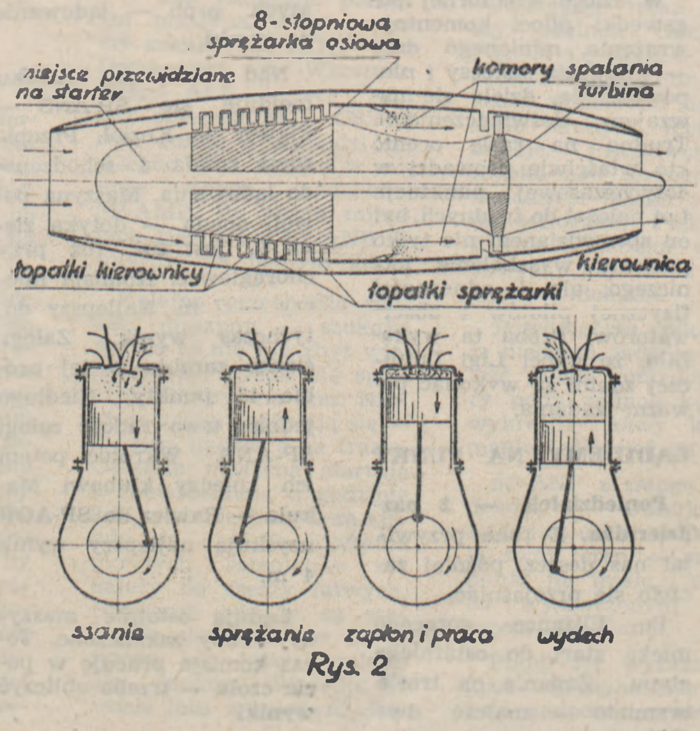
Niskie ciśnienia w silniku odrzutowym nie powodują konieczności stosowania grubościennej budowy komór spalania.

Samoczynne chłodzenie przepływającym powietrzem. Zbędność chłodnic lub owiewek, jakie konieczne są w silniku tłokowym.

Łatwość montażu i demontażu z płatowca. Osprzęt silnika zawiera mniej akcesoriów pomocniczych.

I na koniec 2 zasadnicze zalety szczególnie z punktu widzenia wojskowego: szybki start oraz duża prędkość lotu.

Silnik odrzutowy ma jednak i swoje wady. Poważnymi wadami silnika odrzutowego są: jego krótkowieczność (przepalanie się komór spalania, wytapianie łopatek turbin), oraz mała sprawność przy obecnie stosowanych prędkościach lotu. Zwiększanie szybkości lotu do wartości około 1800 km/godz spowoduje jednak powiększenie i przekroczenie sprawności zespołu; silnik tłokowy — śmigło.



Rys. 2

PŁYWAKI

Inż. Ryszard Witkowski

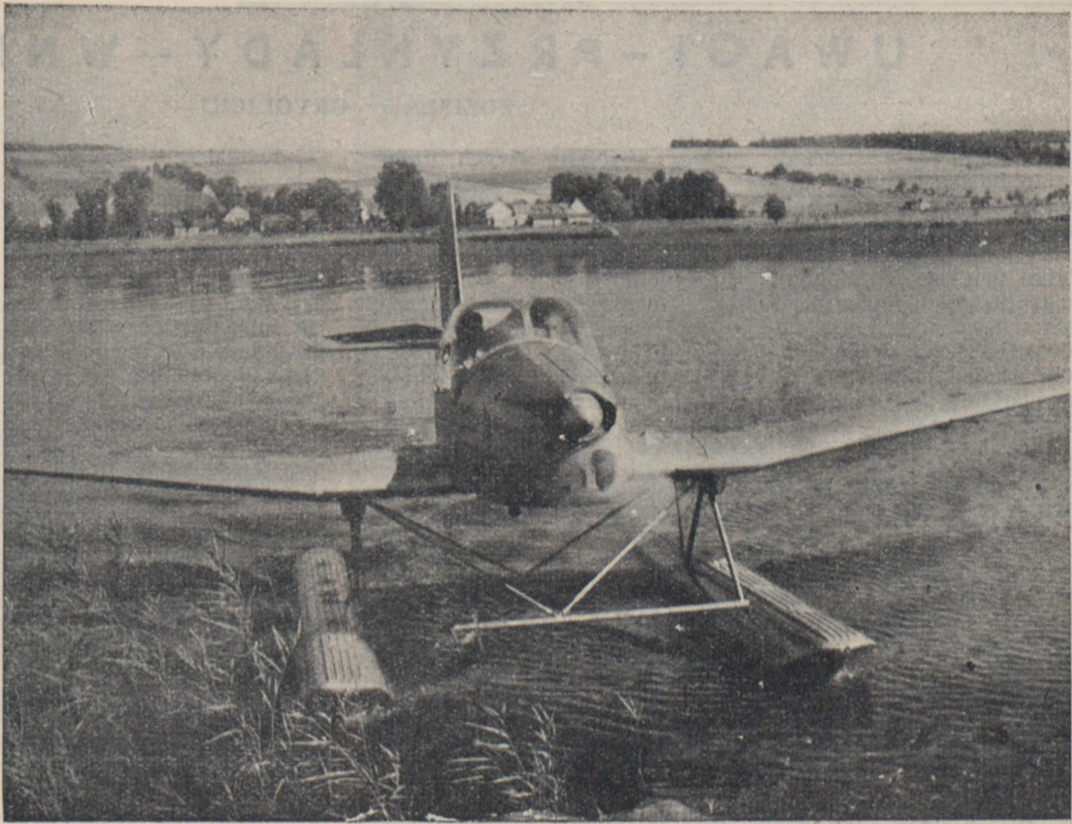
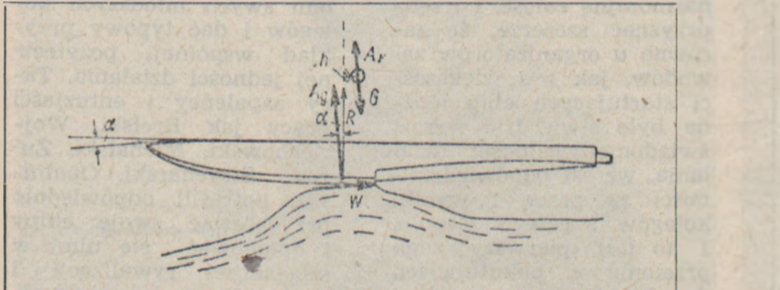


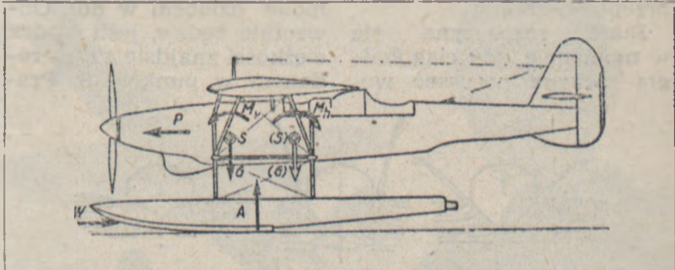
Foto 1.

Te spośród samolotów, które zamiast ziemi używają powierzchni wody jako terenu do startu, lądowania oraz postoju nazywamy wodnosamolotami. Jak wiemy, dzielą się one na dwie podstawowe grupy: łodzie latające i wodnosamoloty pływakowe. Różnica między tymi dwiema grupami jest powszechnie znana. Łodzie latające mają kadłuby tak ukształtowane, że wodują (bo lądowanie wodnosamolotu nazywamy wodowaniem) wprost na nich w sposób podobny nieco do lądowania samolotu, któremu podwozie się nie otworzyło, czyli „na brzuch". Wodnosamoloty pływakowe mają kadłuby identyczne z samolotami lądowymi, jedynie zamiast podwozia posiadają pływaki, czyli specjalne gondole które umożliwiają pływanie po wodzie, poruszanie się po niej, startowanie i wodowanie.

Między wodnosamolotami pływakowymi rozróżniamy również dwie grupy, z których pierwszą stanowią wodnosamoloty z dwoma pływakami (foto 1), drugą — wodnosamoloty z pojedynczym pływakiem centralnym i dwoma pływakami pomocniczymi na końcach skrzydeł (foto 2). Najpopularniejszą jest grupa pierwsza.



Rys. 1.



Rys. 2.

Dla spełnienia swych zadań pływaki posiadają specjalne kształty, będące wynikiem dokładnych obliczeń i prób. Zdawać się mogłoby, że dla kształtów pływaka, który jest przecież częścią aparatu latającego, obowiązywać muszą te same prawa co i dla kształtów np. kadłuba czyli że powinien być on smukły, bez ostrych krawędzi i załamań. Okazuje się jednak, że jest inaczej. Pływak bowiem główną swą pracę spełnia na wodzie i dlatego też na pierwszym miejscu przy projektowaniu jego kształtów stają względy nie aerodynamiczne, lecz hydrodynamiczne. One to każą zatrzymać ostre krawędzie pływaków i narzucają m. in. charakterystyczny uskok na spodzie, zwany redanem lub stopniem.

Aby zrozumieć dokładniej działanie pływaków, rozważymy najważniejsze stany w jakich znaleźć się może wodnosamolot pływakowy. Będą nimi: postój na wodzie, start i wodowanie.

Przy postoju na wodzie pływak, który jest szczelnie zamkniętym pudłem, musi utrzymać samolot na powierzchni i uniemożliwić jego utonięcie. Dokonuje on tego na zasadzie prawa Archimedesa, które mówi — wielu SiMkarzy zna to z fizyki — że „ciało zanurzone w wodzie pozornie traci tyle na ciężarze ile waży woda przez to ciało wyparta".

Zrozumiemy to najlepiej na przykładzie. Przypuśćmy, że jest wodnosamolot o ciężarze 1 tony czyli 1 000 kg. Aby nie zatonął on przy postoju, pływaki „wyprzeć" muszą przez zanurzenie taką objętość wody, aby ważyła ona tyle samo co cały samolot, czyli 1 000 kilogramów. Ponieważ 1 litr wody waży 1 kg, zatem objętość ta wynosić będzie 1 000 lit-

(ciąg dalszy na str. 560)

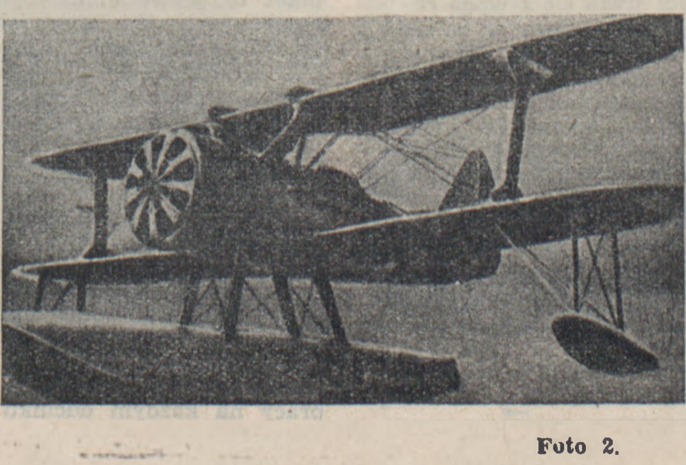


Foto 2.

UWAGI – PRZYKŁADY – WNIOSKI

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Organizowane corocznie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających są podsumowaniem całorocznej pracy małego lotnictwa. Tylko w ustroju ludowym, w kraju gdzie władzę przejęła w swe ręce klasa robotnicza, możliwe jest organizowanie podobnych masowych imprez, umożliwiających młodemu pokoleniu wymianę swych doświadczeń, dalsze bogacenie się w wiedzę i kulturę techniczną oraz pogłębianie współżycia i pracy w zespole.

Towarzysz Lenin, wielki nauczyciel młodzieży powiedział na III Zjeździe Komsomołu: „...Pokolenie, które obecnie liczy piętnaście lat i które za dziesięć — dwadzieścia lat będzie żyło w społeczeństwie komunistycznym, powinno wszystkie swe zadania ujmować w ten sposób, **aby każdego dnia**, w każdej wsi, w każdym mieście **młodzież rozwiązywała praktycznie te lub inne zadanie wspólnej pracy**, chociażby nawet najmniejsze, choćby nawet najprostsze".

Jak wielkie i ważne są te słowa nie trzeba Wam młodzi przyjaciele tłumaczyć. Jesteście przecież świadkami, jak wokół Was rośnie i potężnieje nasza Ludowa Ojczyzna, tylko dzięki jedności i wspólnocie działań klasy robotniczej i całego narodu, dzięki zespołowej pracy wielu tysięcy brygad robotniczych.

* * *

Jednym z najważniejszych zadań minionych zawodów było sprawdzenie, na ile nasi najmłodsi lotnicy wdrożyli się do pracy zespołowej. Regulamin zawodów kładł szczególnie duży nacisk na wysiłek zespołu, na powiązanie twórczej pracy jednostek tworzących zespół w jedną harmonijną całość. I trzeba przyznać szczerze, że zarówno u organizatorów zawodów, jak i u większości startujących ekip można było stwierdzić wzrost świadomej jedności działania, wzrost odpowiedzialności za pracę i wyniki kolegów i całego zespołu. I to jest pierwszy znak przełomu w pokutujących do niedawna jeszcze przedwojennych formach pracy małego lotnictwa.

Zawody wniosły nowy świeży powiew w duszną atmosferę dotychczasowych form pracy przez masowe wpłynięcie i dotarcie poprzez okręgowe eliminacje nowych zastępów młodzieży, której dotychczas trudno było dojść do głosu i udziału w zawodach ogólnopolskich. Znaczny był wzrost udziału młodzieży ZMP-owskiej w małym lotnictwie i na ogólnopolskich zawodach modeli latających, który jest dowodem pędu ku lotnictwu najbardziej świadomej części młodego pokolenia, zdolnej swym zapałem i ofiarnością wprowadzić nowe, socjalistyczne formy pracy na każdym odcinku życia lotniczego. Przeglądając kadry zgłoszeń z satysfakcją mogliśmy stwierdzić, że 76% uczestników zawodów — to ZMP-owcy.

Zawody potwierdziły, że małe lotnictwo posiada szeroką bazę wśród młodzieży, na którą może liczyć i na której może oprzeć rozbudowę nowych form pracy w szkoleniu: „— Od modelarstwa do szybownictwa i lotnictwa silnikowego". Wielki wzrost i napływ nowych kadr do małego lotnictwa sprzyja wysiłkom Ligi Lotniczej w szkoleniu młodzieży lotniczej i tworzeniu silnego zaplecza naszego ludowego lotnictwa.

Nie tylko wśród zawodników i ekip biorących udział w zawodach ogólnopolskich zaznaczył się przełom. Przełom ten widać było również w składzie socjalnym komisji sportowej zawodów i jej stosunku do pracy. Pracowali w niej ludzie — starzy i młodzi, zrośnięci z walką i dążeniami narodu. Tacy wychowawcy młodzieży, jak kol. Kubit Józef potrafili swoje doświadczenie połączyć z młodością i zapałem swych młodszych kolegów i dać typowy przykład wspólnej, pożytecznej jedności działania. Tacy zapaleńcy i entuzjaści pracy jak Brelski, Wojciechowski, Michalski, Żurad, Strycharski, Opaliński, potrafili odpowiednio przygotować swoje ekipy i opiekować się nimi w szlachetnej rywalizacji i pracy. Wreszcie wyczynowcy — tacy jak Karaban, Zawal, Górscy potrafili korzystać z doświadczeń przodujących modelarzy radzieckich i naukę zaczerpniętą od nich połączyć ze swoją samorodną twórczością, bić rekordy i pomagać po bratersku innym, w osiągnięciu dobrych wyników.

Na zdjęciach obok:

Fragmenty z zawodów Ogólnokrajowych: Szybowiec bezogonowy L. Komudy z Warszawy. Najmłodsi silnikowcy. Pomiar długości linek oraz instr. Krzyżan z modelem Ła-5 na uwięzi.

Foto: LL

PŁYWAKI

(Dokończenie ze str. 559)

rów, to jest 1 metr sześcienny. Jeśli na taki stojący na wodzie samolot wejdzie załoga w ilości 2 ludzi o ciężarze 150 kg, pływaki zanurzą się głębiej, wypierając dalsze 150 litrów wody. Minimalną objętością pływaków będzie więc 1,15 metra sześciennego.

Objętość pływaków jest zwykle większa od wyliczonej na przykładzie objętości minimalnej, potrzebnej do utrzymania samolotu na wodzie. Chodzi bowiem o to, aby w zanurzeniu znajdowała się tylko dolna część pływaka W wypadku zanurzenia większej części pływaka start wodnosamolotu stałby się trudniejszy, o ile w ogóle możliwy do przeprowadzenia.

Start rozpoczyna się w momencie, gdy ciąg śmigła zaczyna poruszać woka o wodę, Ag — hydrodynamiczną siłę nośną, G— ciężar wodnosamolotu i AF — siłę nośną skrzydła. Kąt α nazywamy hydrodynamicznym kątem natarcia pływaka. Kąt ten musi być przy starcie dodatni, to znaczy że wodnosamolot musi być „zadarty" trochę do przodu, gdyż tylko wtedy powstanie hydrodynamiczna siła nośna wynurzająca pływaki z wody i ułatwiająca tym samym start.

Jak uzyskuje się takie „zadarcie" wyjaśnia nam rysunek 2. Widzimy z niego, że jeśli środek ciężkości znajdzie się daleko przed redanem czyli w punkcie S, powstaje niekorzystny moment Mr pochylający samolot dziobem **w dół. Od**wrotnie będzie, jeśli środek ciężkości znajdzie się za redanem w punkcie S. Pra-



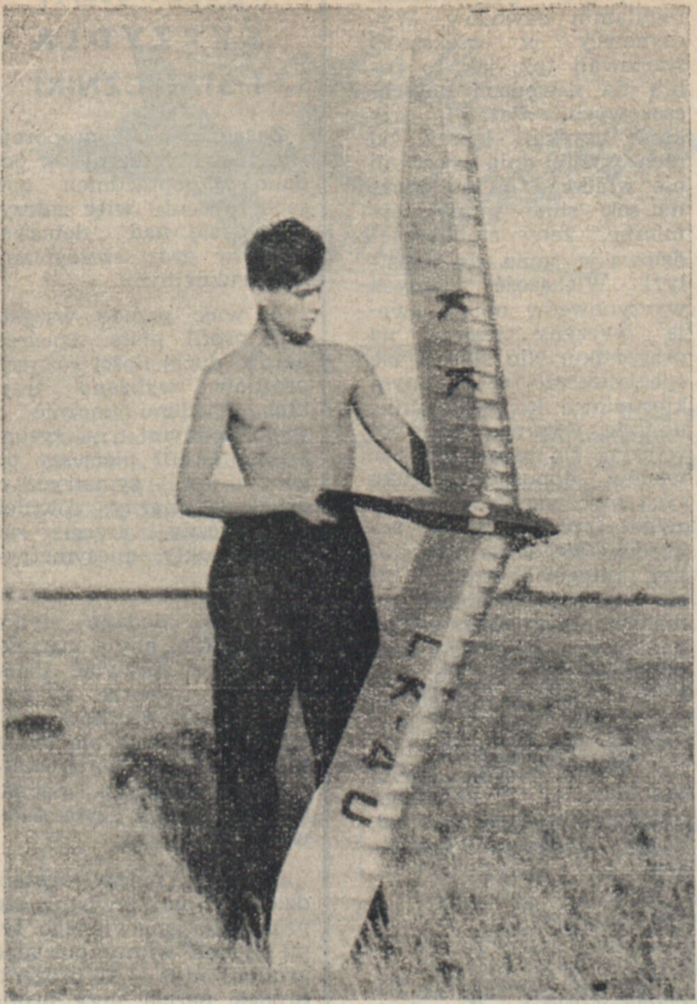
Rys. 3.

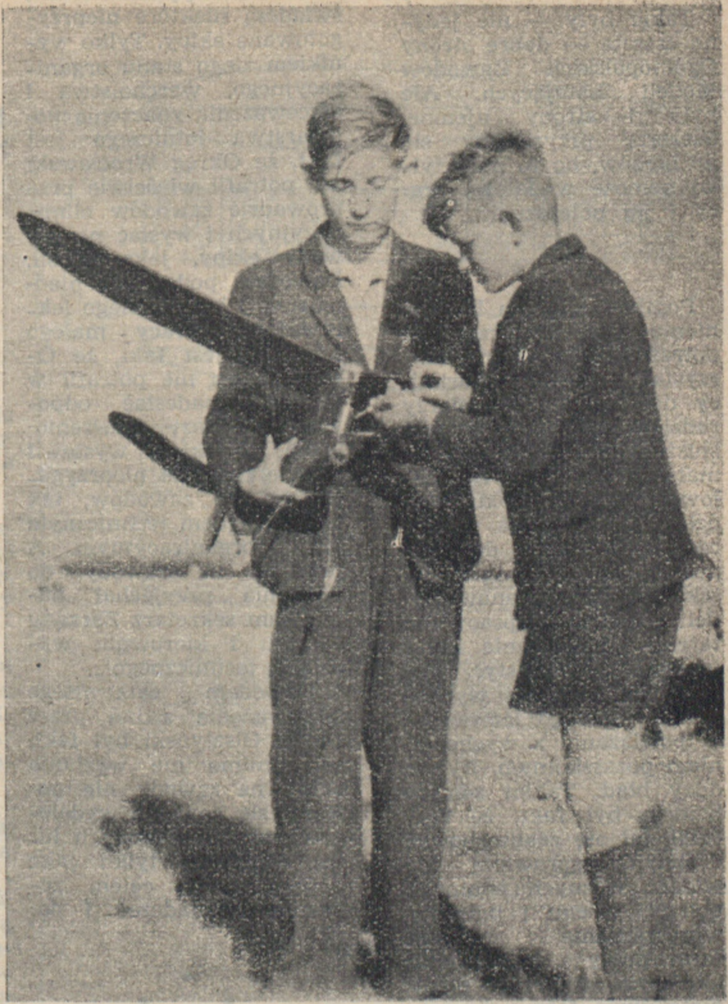
dnosamolot do przodu. Podczas tego ruchu, dzięki hydrodynamicznej sile nośnej pływaki zaczynają się wynurzać coraz bardziej z wody aż do takiego stanu, że ślizgają się po wodzie tylko częścią dna w okolicy redanu. Gdy samolot rozpędzi się na tyle, że aerodynamiczna siła nośna na skrzydle stanie się większa od ciężaru, nastąpi oderwanie od powierzchni wody i rozpocznie się lot.

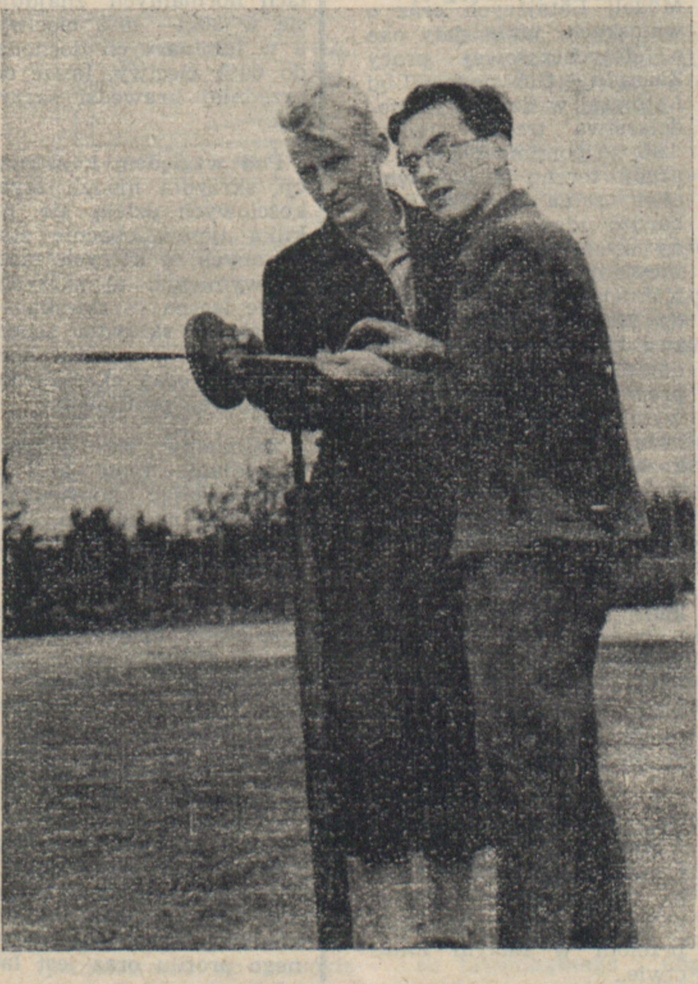
Na rysunku 1. widzimy pływak w momencie startu. Strzałkami oznaczone są siły działające bądź na sam pływak, bądź na cały samolot, który na rysunku przedstawiony jest przez punkt, odpowiadający środkowi ciężkości. Litera W oznacza opór tarcia pływaktyka wykazała, że najlepiej jest jeśli środek ciężkości leży tuż nad redanem, albo nieznacznie przed nim (rys. 1).

Prawidłowe wodowanie na pływaki przebiega zwykle w taki sposób, że najpierw styka się z wodą redan, a dopiero w miarę spadku prędkości zanurza się reszta pływaka.

Zjawiskiem towarzyszącym tak startowi, jak i wodowaniu i nadającym im dużo uroku jest tworzenie się z obu stron pływaków wytrysków wodnych. Wielkość ich i wysokość zależy od kształtu dna pływaka. Dna płaskie dają wytryski mniejsze, zaś dna z dnem zaostrzonym, to jest zaopatrzonym w tzw. kil, dają wytryski większe.


K K
LK-4U







(dokończenie ze str. 560)

Takie były — nie jedyne zresztą — dobre strony Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających. Ale były i strony ujemne. Szczerze przyznajmy się do błędów, bo to nam tylko pomoże w dalszej pracy i jej polepszeniu.

* * *

Pomimo czterech lat istnienia Ligi Lotniczej nie potrafiliśmy w pełni skorzystać z bogatej skarbnicy doświadczeń modelarzy radzieckich i wytyczyć słusznej linii szkolenia w małym lotnictwie. Do połowy bieżącego roku Wydział Modelarstwa Lotniczego nie zdążył dać odpowiednich programów szkoleniowych, planów modeli i instrukcji pracy dla terenu i powiązania ich z nowymi socjalistycznymi metodami pracy i wychowania młodego człowieka w powiązaniu z wychowaniem pozaszkolnym. Był to duży błąd. Takim samym błędem był fakt, że Wydział dał się zaabsorbować drobnymi sprawami nie widząc ważnych istotnych potrzeb terenu i potrzeby wprowadzenia nowych form pracy w szkoleniu lotniczym. Zupełnie pominięto żywe formy nauczania w połączeniu z istotnymi potrzebami szkolenia tak, że modelarstwo zamieniało się często w szkołę dłubaczy, oderwanych od życia i jego przemian. Błędem w dotychczasowej pracy był zupełny do niedawna brak walki o nowe kadry, nieodpowiednie kierowanie, szkolenie oraz opieka nad nimi, a opieranie swej pracy tylko na rutyniarzach.

Błędy powyższe pomimo, że tkwią jeszcze w świadomości wielu ludzi naszego małego lotnictwa — zostały już dostrzeżone. Podjęte przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej wysiłki pozwalają przypuszczać, że wkroczyliśmy na drogę korzenienia i usuwania pozostałych niedociągnięć oraz przestawienia całego małego lotnictwa na właściwe tory. Pierwsze kroki na nowej drodze już poczyniono: dowodem tego — kurs w Starej Miłośnie, akcja rekordów, ostatnie ogólnopolskie zawody i zawody międzypaństwowe.

Jednak samo dostrzeżenie błędów i najlepsze posunięcia Zarządu Głównego LL nie zmienią sytuacji w terenie, o ile teren nie będzie pomagał w usuwaniu ich. Że teren pracuje w wielu wypadkach źle, świadczą niektóre nieprzygotowane ekipy. Tylko wynikiem złego stanu organizacyjnego, warcholstwa i lekceważenia znaczenia modelarstwa lotniczego jest fakt, że Okręg Wrocławski nie potrafił właściwie przeprowadzić zawodów eliminacyjnych i wysłać na zawody ekipy, jaką zgłosił. Dowodem podobnego niedbalstwa i karygodnego lekceważenia pracy małego lotnictwa jest fakt, że Okręg Śląski nie potrafił w terminie nadesłać odpowiednich kart zgłoszeniowych, a ekipę wystawił prawie zupełnie nieprzygotowaną do zawodów, tak pod względem technicznym jak i organizacyjnym. A przecież na zawody do Poznania przyjechał nawet sam sekretarz Zarządu Okręgu i kierownik wydziału technicznego!...

Dowodem całkowitego lekceważenia zadań przez Okręg Olsztyński był fakt, że pomimo nie wysłania ekipy na zawody nie postarał się nawet o wydelegowanie kilku młodych ludzi chociażby tylko jako obserwatorów, celem zebrania doświadczeń i nauki.

* * *

Wielu uczestników zawodów wykazało na zawodach mały stopień wiedzy teoretycznej. Mając możliwości osiągnięcia dobrych wyników swoimi modelami zapominali często o podstawowych zasadach mechaniki lotu. Winę ponoszą tu wspólnie instruktorzy dyletanci, którzy ich szkolili i sami modelarze, którzy nie starali się znaleźć w fachowej prasie lub drogą zapytań — odpowiedzi na palące i ważne sprawy.

Wiąże się to ciągle z pokutującym jeszcze po kątach sposobem budowania modeli na czucie, na „π razy oko". Jest to jedna z pozostałości odziedziczonych w spuściźnie po dawnym „Lopowskim" systemie szkolenia w modelarstwie, systemie związanym z ustrojem kapitalistycznym, dążącym do wychowania posłusznej maszyny — pilota, niekoniecznie zdrowo myślącego i opierającego swą pracę na teoretycznym przygotowaniu.

Ostatnim mankamentem zawodów, który trzeba podkreślić, to nie zrozumienie zadań, jakie postawił przed wyczynowcami regulamin zawodów. Wyczynowcy w większości startowali tak, jak to robili na zawodach dotychczasowych. Patrzyli czy ktoś uzyskał lepszy od nich wynik dnia i czekali nie wiadomo na co. Może na tak silne prądy termiczne, żeby stoliki sędziowskie same się unosiły?! Większość naszych wyczynowców opiera swoje wyczyny jeszcze na przypadku. Nie starają się specjalizować w obranym kierunku i konsekwentnie, uparcie wypracować swój wyczyn. Do przyszłych zawodów dopuścimy tylko tych wyczynowców, którzy zgłoszą próbę bicia rekordów w ściśle określonej kategorii. Sztuka bicia rekordów polega na maksymalnym, opartym na naukowych podstawach przygotowaniu się do próby oraz na zdobyciu się na odpowiedni spokój w momencie decydującego startu. Nerwowością, dyletanctwem i przypadkiem daleko nikt nie zajechał, a tym bardziej w lotnictwie.

* * *

Kończąc uwagi o XV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających oraz o wnioskach, jakie dały one o dotychczasowej pracy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w dziedzinie modelarstwa trzeba stwierdzić, że pomimo błędów, w pracy terenu i kierownictwa, sama impreza była bardzo udana tak od strony wychowawczej, organizacyjnej jak i sportowej. XV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających pozwoliły stwierdzić, że modelarstwo staje się naprawdę sportem masowym, że zyskało szeroką bazę wśród młodzieży. Wykazały dobitnie, że ludzi wokół nas do pracy i nauki jest pełno, i to ludzi wartościowych, że tylko należy im pomagać w doskonaleniu się, a na brak kadr, na wyniki pracy nie będziemy nigdy narzekać. Wykazały, że łącząc planową pracę z entuzjazmem młodzieży będziemy mogli dobrze wykonać swoją lotniczą sześciolatkę.

Z dumą noszę znaczek pamiątkowy XV Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających wiedząc, że jest on znaczkiem zawodów, które zadokumentowały przełom w małym lotnictwie..

PROJEKTUJEMY SKRZYDŁA i STATECZNIKI

Zasadnicze proporcje skrzydeł i stateczników podano w poprzednich opisach, obecnie więc zatrzymamy się nad doborem profilów oraz szczegółami konstrukcyjnymi.

A więc przede wszystkim profil płata. Spośród bardzo dużej ilości różnych profilów wybrano trzy, które podano łącznie z współrzędnymi na rysunku 1. Profil pierwszy od góry jest symetryczny, drugi laminarny, również symetryczny, trzeci zaś dwuwypukły, niesymetryczny.

Celowo podano tylko trzy profile, aby konstruktorom nie sprawiać trudności w wyborze. Z wymienionych profilów najlepszym okazał się Nr 3, który jest jednym z ostatnio opracowanych, specjalnie dla modeli szybkościowych na uwięzi.

Ogólnie należy stwierdzić, że najkorzystniejsze profile do omawianego typu modeli winny posiadać grubość od 8 — 12 procent. Środek parcia przy profilach normalnych znajduje się w 30 — 40% cięciwy, a w laminarnych dochodzi do 60% cięciwy, licząc od przedniej krawędzi skrzydła.

Pod względem konstrukcji, skrzydła modeli szybkościowych dzielą się na kilka typów obecnie stosowanych, z których można wymienić: a) skrzydła pełne (sosna — sklejka — balsa), b) skrzydła żeberkowe, jak w modelu normalnym, oraz c) skrzydła metalowe, profilowane.

Zajmiemy się jedynie skrzydłami typu a) i b) pozostawiając konstrukcje metalowe na uboczu, jako nie dla wszystkich dostępne.

Przy modelach o małej rozpiętości opłaca się budować skrzydła pełne, wykonywane najczęściej z dwu gatunków drzewa; twardego np. buczyny i lekkiego np. sosny, lipiny, względnie olszyny, a nawet kory.

Konstrukcję skrzydła tego typu widzimy na rysunku 2. Trzeba zaznaczyć, że skrzydło takie pozwala na dokładne zachowanie nadanego profilu oraz jest łat-

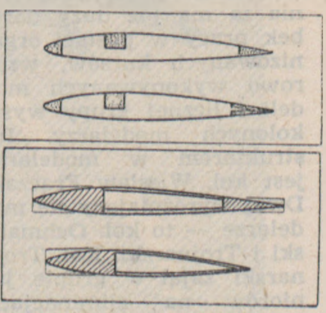


Modele szybkościowe

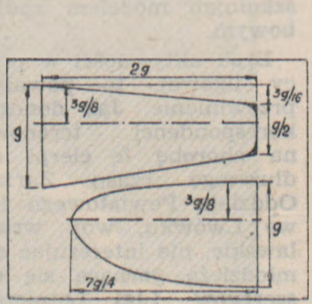
PAWEŁ ELSZTEIN 4)

we do wykonania przy dość dużej wytrzymałości, uzyskanej kilkuwarstwowym sklejeniem.

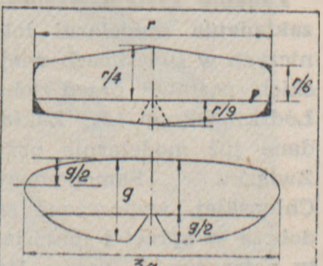
Skrzydło typu żeberkowego pokazano na rysunku 3 i to w dwu wersjach,



Rys. 2 i 3.



Rys. 4.



Rys. 6.

jako dźwigarowe i bezdźwigarowe. Skrzydła tego typu warto stosować przy modelach o rozpiętości większej od 300 mm.

O ile przy skrzydłach typu a) wystarcza staranne wygładzenie powierzchni i pomalowanie do wysokiego połysku, o tyle przy skrzydłach b) dużą rolę odgrywa odpowiedni dobór materiału na pokrycie oraz lakierowanie.

Z najczęściej stosowanych materiałów — to cienki, a mocny jedwab, względnie ostatnio modny — nylon.

Tak ważną gładkość powierzchni płata uzyskuje się przez kilkakrotne cellonowanie lub lakierowanie wysokogatunkowym lakierem.

Ze stosowanych obrysów płata najpopularniejsze są prostokątne, trapezowe i eliptyczne, spośród których najkorzystniejsze są dwa pierwsze, mimo iż eliptyczne są o wiele milsze dla oka, ale jak się okazuje gorsze w działaniu.

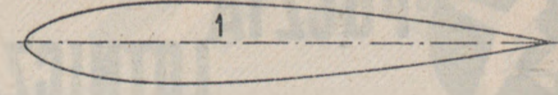
Idealnym rozwiązaniem są skrzydła prostokątne, względnie trapezowe z zaokrąglonymi końcami.

Proporcje skrzydła trapezowego i eliptycznego podano na rysunku 4.

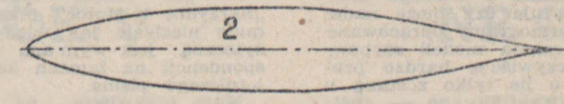
Ze względów aerodynamicznych (zmniejszenie oporu) najkorzystniejszym jest układ średniopłata ze starannie oprofilowanymi przejściami skrzydeł w kadłub.

Zamocowanie skrzydeł do kadłuba można przeprowadzić kilkoma sposobami, spośród których najcelniejsze przedstawiono na rysunku 5, gdzie widzimy trzy sposoby: I — skrzydła tworzą jedną całość z górną połówką kadłuba; II — skrzydła opierają się o dolną połówkę kadłuba i III — gdzie skrzydła stanowią jedną całość z kadłubem, który nie jest dzielony.

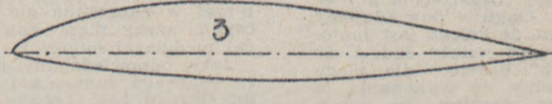
Na zakończenie proszę spojrzeć na rysunek 6, na którym podano najkorzystniejsze proporcje geometrycznego kształtu statecznika poziomego, dla obrysu prostokątnego i eliptycznego. (cdn)



%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	1.9	4.1	5.7	6.7	7.4	8.0	7.7	7.0	6.0	4.6	3.3	1.7	0.1
y²	0	1.9	4.1	5.7	6.7	7.4	8.0	7.7	7.0	6.0	4.6	3.3	1.7	0.1



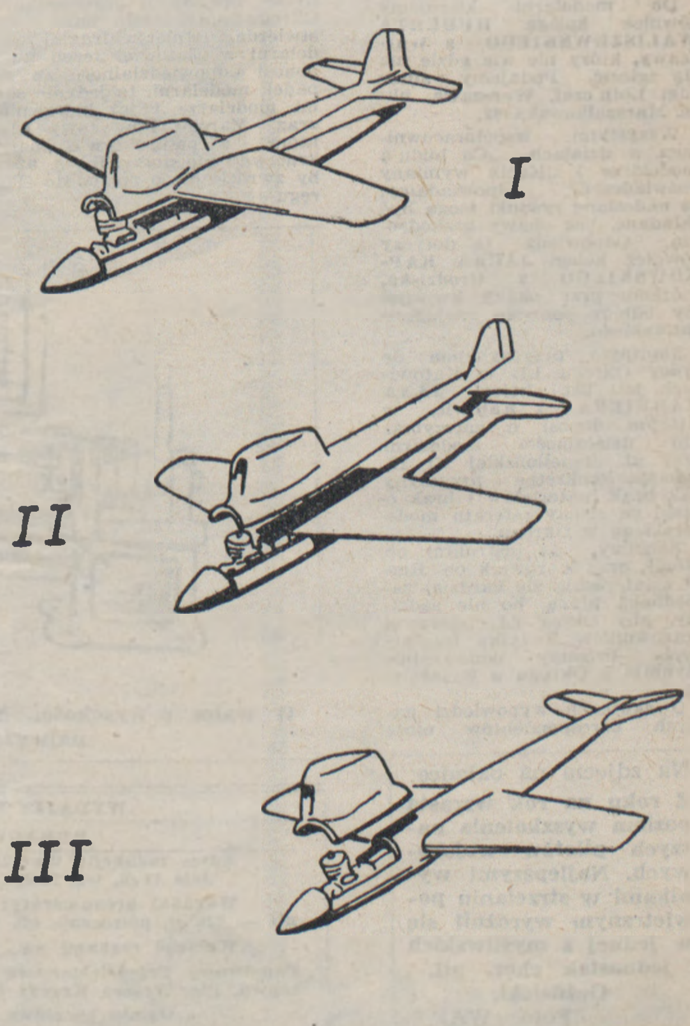
%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	1.2	3.0	4.4	5.5	6.2	7.4	7.8	8.0	7.5	5.9	3.9	1.7	0.0
y²	0	1.2	3.0	4.4	5.5	6.2	7.4	7.8	8.0	7.5	5.9	3.9	1.7	0.0



%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0.5	1.8	4.0	5.9	7.3	8.4	9.7	9.8	9.2	7.7	6.2	4.2	2.1	0.0
y²	0.5	0.4	1.1	1.9	2.5	3.2	4.2	4.8	0.5	4.8	[illegible]	[illegible]	1.7	0.0

Rys. 1.

Rys. 5.



POCZTA LOTNICZA

Rozpoczynamy dziś naszą bieżącą pocztę od odpowiedzi modelarzom. Kolega **TADEUSZ DOMAGAŁA** z Nowego Miasta zapytuje czy może nadesłać normogramy opracowane dla obliczania modeli szybowców. Oczywiście, bardzo prosimy i o ile tylko zostaną u nas zakwalifikowane — chętnie je wydrukujemy.

Również w sprawie szybowców zwraca się do nas Kolega **FRANCISZEK POGORZELSKI** z Siedlec, który zamierza budować model redukcyjno-latający „Jastrzębia". W dalszym ciągu dowadujemy się z listu, że kolega jest juniorem, a więc należy sądzić, że „Jastrząb" będzie dla niego zbyt trudny do wykonania, a poza tym wątpimy, by wyniki uzyskane wierną kopią „Jastrzębia" zadowoliły kolegę Pogorzelskiego. Jak wiadomo koledze z artykułów w SiM-ie (np. „Tajemnica liczby Re") model lata na innych prędkościach niż duży szybowiec. Dlatego odradzając budowę „Jastrzębia" polecamy porozumienie się z miejscową modelarnią (instr. Schier) i rozpoczęcie budowy modelu szybowca normalnego, pozostawiając opracowanie „Jastrzębia" do czasu uzyskania koniecznego wyszkolenia teoretycznego np. po kursie amatorów czy przodowników.

Do modelarni kierujemy również kolegę **HUBERTA WALISZEWSKIEGO** z Warszawy, który nie wie gdzie ma się zgłosić. Podajemy adres Ligi Lotniczej, Warszawa, ulica Marszałkowska 62.

Wszystkim współpracownikom w działach „Co budują modelarze i „Kącik wymiany doświadczeń" odpowiadamy, że nadesłane rysunki mogą być składane, bez obawy uszkodzenia. Odpowiedź ta dotyczy również kolegi **JACKA KAPKOWSKIEGO** z Grodziska, któremu przy okazji kwitujemy odbiór pomysłu racjonalizatorskiego.

Smutnym przyczynkiem do pracy Okręgu LL w Katowicach jest list kolegi **JANA MARKIERA** z Katowic, w którym donosi o zatrzymaniu działalności modelarni przy ul. Jagiellońskiej Nr 18, podając konkretne przyczyny jak brak materiałów i brak opieki ze strony referatu modelarskiego w Okręgu.

Sądzimy, że instruktor ob. Konik oraz kierownik ob. Ruski zainteresują się bardziej zaniedbaną pracą, bo nie sądzimy, aby Okręg LL tolerował pracowników li tylko tytularnych. Prosimy odpowiednie czynniki z Okręgu o wyjaśnienia.

O skutkach wypowiedzi naszych korespondentów może świadczyć list kol. **WŁADYSŁAWA CICHEGO** ze Szczecina, w którym czytamy:

— „36 numer tygodnika „Skrzydła i Motor" przekonał mnie niezbicie jak wielce pożyteczną jest wymiana korespondencji na łamach naszego lotniczego pisma.

Mam oczywiście na myśli „awanturę" złotowską. Jak wynika z zamieszczonej w wymienionym numerze korespondencji, na terenie Złotowa rzekomo czynne są lub były dwie modelarnie i jak mówi dalsza treść artykułu, Okręg Ligi Lotniczej w Szczecinie nic nie uczynił, ażeby pomóc zamierającej modelarni numer 1.

Jako odpowiedzialny z tytułu własnego sumienia i Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej wyjaśniam, że dopiero z omawianej korespondencji dowiedzieliśmy się, iż w Złotowie istniała lub istnieje jakaś druga modelarnia.

Bezprzecznie prawdą jest, że jedna z nich pracuje aktywnie i nawet brała udział w Zawodach Okręgowych w br., a kierownik ob. Podsiadło Jan w zastępstwie ob. Sikorskiej Janiny (która zrzekła się dobrowolnie) pobiera wynagrodzenie z Okręgu LL. Natomiast o drugiej modelarni nic do chwili obecnej nie wiemy i mimo kilkunastu instrukcji i mnóstwa korespondencji oraz niejednych „rejsów" pracowników Okręgu nie udało nam się stwierdzić istnienia drugiej modelarni w Złotowie. Jeżeli ktoś ponosi odpowiedzialność za upadek modelarni, to jedynie sami modelarze i jej kierownik oraz Zarząd Powiatowy LL, który w perspektywie „bankructwa" nie domyślił się, ażeby zwrócić się o pomoc do Okręgu.

Na zdjęciu na okładce:

Z roku na rok wzrasta poziom wyszkolenia naszych pilotów wojskowych. Najlepszymi wynikami w strzelaniu powietrznym wyróżnił się w jednej z myśliwskich jednostek chor. pil. Goździcki.

Foto: WAF

CO, GDZIE, KIEDY?

W Sierszy, woj. krakowskie, na ostatnim zebraniu absolwentów SPP przy kopalni „Siersza", zostało powzięte zobowiązanie ufundowania samolotu sanitarnego z dobrowolnych składek młodzieży SPP całego kraju.

Uroczyste otwarcie Ośrodka Propagandowego przy Oddziale Powiatowym LL i Aeroklubie LL odbyło się niedawno w Ostrowiu Wielkopolskim. W części oficjalnej uroczystości wiceprzewodniczący Ostrowskiego ALL wygłosił referat, zapoznający zebranych z osiągnięciami Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Na zakończenie części artystycznej zebrani odśpiewali Międzynarodówkę.

Wystawę modelarską zorganizował Oddział Powiatowy LL w Kaliszu. Na wystawie pokazano wiele modeli szybowców szkolnych oraz modeli silnikowych. Na uroczyste otwarcie wystawy przybyli przedstawiciele ZMP, LL i młodzież szkolna. Prezes Zarządu LL oraz delegat ZMP zobrazowali w przemówieniach dorobek modelarzy kaliskich i ich osiągnięcia na drodze do umasowienia lotnictwa.



W walce o wysokość: Moja maszyna osiąga zawsze najwyższy pułap...

W Obornikach i Rogoźnie Liga Lotnicza prowadzi kursy modelarskie, na które licznie uczęszcza młodzież robotnicza i chłopska, zapoznając się z konstrukcją i budową modeli szybowców i samolotów. Ostatnio odbyły się w Rogoźnie pokazy modeli latających, wykonanych przez młodzież w modelarni LL w Obornikach. Pokazy te ściągnęły dużą ilość publiczności.

Harcerska Modelarnia Lotnicza w Rudzie Pabianickiej obchodziła jubileusz rocznej pracy. Modelarnia ta ma już duży dorobek pracy w postaci organizowanych kursów, wzorowo wykonywanych modeli i licznej grupy wyszkolonych modelarzy. Instruktorem w modelarni jest kol. Wiesław Frączak. Dwaj wyróżniający się modelarze — to kol. Ochmański i Trojnarski. Kol. Trojnarski zajął w grupie juniorów na eliminacjach Okręgu Łódzkiego LL pierwsze miejsce, startując ze szkolnym modelem kadłubowym.

Brak aktywności w pracy ligowej, to poważne przewinienie. Jak donoszą korespondenci terenowi, na chorobę tę cierpi od dłuższego czasu Zarząd Oddziału Powiatowego LL we Lwówku, woj. wrocławskie, nie interesując się młodzieżą garnącą się do szeregów Ligi Lotniczej. Uzdrowieniem chorego Oddziału we Lwówku powinien zająć się Wrocławski Okręg LL.

Zadanie systematycznego zakładania modelarni lotniczych w świetlicach wiejskich postawił przed sobą Łódzki Okręg LL. Zakładane już modelarnie przy Związku Samopomocy Chłopskiej, wyposażone są dobrze w sprzęt i materiały potrzebne do pracy. Do chwili obecnej skupiają one około 300 chłopców i dziewcząt.

Nowe Koło LL powstało przy przędzalni średnioprzędnej w Łodzi, z inicjatywy przewodniczącego koła ZMP. Na członków Koła zapisała się cała załoga przędzalni.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 1[illegible] B-130212 Nr zam. 1679

Opłata pocztowa [illegible]szczona ryczałtem.

Cena 20 zł